Deutscher Bundestag **Drucksache 18/806**
18. Wahlperiode 13.03.2014

Antrag

der Abgeordnete Herbert Behrens, Sabine Leidig, Thomas Lutze, Annette Groth, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Lötzsch, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Keine Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Deutsche Bundestag lehnt die Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland ab. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich dabei um eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut, um zeitbezogene Vignetten oder eine Kombinationen aus diesen beiden Varianten handelt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

alle Planungen für die Einführung einer Pkw-Maut unverzüglich einzustellen.

Berlin, den 13. März 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Eine Pkw-Maut oder eine Vignette für Personenkraftwagen (Pkw) zur Nutzung des deutschen Autobahnnetzes, des Netzes aller Bundesfernstraßen oder gar des gesamten Straßennetzes ist weder erforderlich noch sinnvoll.

Hintergrund der Forderungen nach einer entsprechenden Einführung ist die angebliche Unterfinanzierung des Straßenbaus. Dies überzeugt aber nicht, da der Staat aus dem Straßenverkehr durch die Mineralölsteuer, die Mehrwertsteuer auf diese sowie die Kfz-Steuer fast 50 Mrd. Euro jährliche Steuereinnahmen (Brutto)

erzielt. Diese unterliegen zwar sinnvollerweise keiner Zweckbindung, die Zahlen machen aber deutlich, dass die Einnahmen aus diesem Bereich grundsätzlich mehr als ausreichend sind, um die Kosten zu decken und dass eine zusätzliche Nutzerfinanzierung durch private Pkw nicht erforderlich ist.

Ausländische Pkw zahlen in Deutschland etwa das Doppelte an Mineralölsteuer, als ihnen an Wegekosten zugerechnet werden kann. Somit wäre auch deren ausschließliche Beteiligung an den Wegekosten, wie es der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vorsieht, nicht gerechtfertigt. Zudem ist es EU-rechtlich nicht zulässig, Straßenbenutzungsgebühren nur für ausländische Kfz einzuführen.

Für den Güterverkehr ist eine solche Nutzerfinanzierung hingegen anders zu bewerten. Lastkraftwagen (Lkw) stehen als Teil des gewerblichen Verkehrs in Konkurrenz zum Schienengüterverkehr und der Binnenschifffahrt, für deren Nutzung ebenfalls (bei Bundeswasserstraßen allerdings nur teilweise) Wegekosten zu zahlen sind. Zudem nutzen Lkw die Straßeninfrastruktur deutlich stärker ab.

Zur Entlastung der öffentlichen Haushalte ist deswegen die bereits bestehende Lkw-Maut im Sinne des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD auf alle Bundesstraßen, und darüber hinaus auf kleinere Lkw und Reisebusse im Buslinienfernverkehr, um externe Kosten zu erweitern sowie in einem weiteren Schritt auf das gesamte Straßennetz auszudehnen. Mit einer solchen Ausweitung der Lkw-Maut könnten nach Angaben der sog. Daehre-Kommission insgesamt bis zu 4,7 Mrd. Euro jährlich mehr eingenommen und der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Auch deshalb ist eine Pkw-Maut zur Finanzierung zusätzlicher Verkehrsinvestitionen nicht erforderlich.

Je nach Ausgestaltung, insbesondere bei einer fahrleistungsabhängigen Abgabe, bestehen zudem große datenschutzrechtliche Bedenken gegen eine Pkw-Maut. Wie die Koalitionsverhandlungen gezeigt haben, in denen Bundesminister Dr. Hans-Peter Friedrich die Nutzung der Daten der Lkw-Maut für die Strafverfolgung forderte, ist es hinsichtlich des Datenschutzes geboten, die Erhebung personenbezogener Daten auf ein Minimum zu reduzieren, um solche Begehrlichkeiten gar nicht erst entstehen zu lassen (Gebot der Datensparsamkeit). Hierauf ist bei der Neuvergabe des Lkw-Maut-Erfassungssystems ein sehr großes Augenmerk zu legen.

Eine Vignette hätte keinerlei ökologische Lenkungswirkung und würde mit einem erheblichen Maß an ineffizienter Verkehrsverdrängung auf das nachgeordnete Straßennetz einhergehen.

Sowohl eine fahrleistungsabhängige Maut als auch eine Vignette würden Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit geringem Einkommen überproportional belasten. Insbesondere für diejenigen Pendlerinnen und Pendler, die aufgrund mangelnden ÖPNV-Angebots faktisch keine Freiheit bei der Wahl des Verkehrsmittels haben, d. h. auf den eigenen Pkw angewiesen sind, käme jede Form einer privaten Nutzerfinanzierung des Straßenbaus einer Kürzung der Pendlerpauschale gleich. Für Erwerbslose insbesondere im ländlichen und suburbanen Raum, in denen der ÖPNV weit weniger ausgebaut ist als in urbanen Zentren, würden Nutzungsgebühren für Fernstraßen bisweilen sogar einen Ausschluss von Mobilität bedeuten.

Da unabhängig von der konkreten Ausgestaltungsform (fahrleistungsabhängige Maut oder Vignette) eine private Nutzerfinanzierung des Straßenbaus nicht gleichzeitig ökologischen und sozialen Zielsetzungen gerecht werden kann, sind alle legislativen Schritte zu deren Einführung umgehend einzustellen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333